Gebrauchsanweisung der MERCEDES-Schreibmaschine

Anleitung

zum Gebrauche der

MERCEDES-Schreibmaschine

Mercedes,
Büro-Maschinen- und Waffenwerke,
G. m. b. H.
Mehlis i. Thür.

III. 00. 20. 30.

Bevor man irgendeinen Handgriff an der Mercedes-Schreibmaschine vornimmt, lese man den darauf bezüglichen Absatz der nachfolgenden Gebrauchsanweisung aufmerksam bis zum Ende durch.

Beim Transportieren der Maschine trage man diese niemals an dem Griff der Holzhaube, sondern mit beiden Händen am Bodenbrett.

Die nachstehende Gebrauchsanweisung soll nicht nur bei Beginn der Tätigkeit mit den einzelnen Handgriffen vertraut machen, sie soll vielmehr ein Nachschlagebuch für jeden Maschinenschreiber sein, auch wenn er die Maschine schon vollständig zu kennen glaubt. Die Gebrauchsanweisung will jedoch kein Lehrgang des Maschinenschreibens sein, und sie genügt daher dem angehenden Maschinenschreiber noch nicht. Wir empfehlen diesem die besondere Beachtung des Absatzes 10.

1. Aufstellung der Maschine.

Nach Abnahme der verschließbaren Haube löse man die Schrauben, mit denen die Maschine am Bodenbrett angebracht ist, und stelle sie auf eine Filzunterlage. Außerdem entferne man die Verschnürungen, die zur Sicherung der Maschine während des Transportes dienen. Ohne Filzunterlage ist ein geräuschschwaches Arbeiten nicht zu erzielen.

2. Schreibmaschinentisch.

Die Benutzung eines Schreibmaschinentisches ist unbedingt nötig, da nur dann ein schnelles und sicheres Arbeiten möglich ist. Es ist grundfalsch, die Maschine auf einen gewöhnlichen Tisch oder gar auf eine schräge Pultfläche zu stellen. Abgesehen davon, daß sie im letzteren Falle überhaupt nicht richtig arbeiten kann, ermüdet der Schreiber nach kurzer Zeit, gewöhnt sich einen schweren Anschlag an (wodurch wieder die Maschine in Mitleidenschaft gezogen wird) und wird nie seine volle Leistungsfähigkeit erreichen.

3. Einführung des Papieres.

Die Mercedes ist entweder mit durchgehender Papierandruckstange (Fig. 1 Nr. 1), der Papierführung „B", oder mit zwei seitlichen von unten kommenden Armen, der Papierführung „C", ausgestattet. In beiden Fällen müssen die kleinen Rollen, resp. die Arme, so eingestellt werden, daß sie die seitlichen Ränder des Papieres fassen.

Man klappe bei Papierführung „B" den Papierandruckbügel 1 (Fig. 1) mit Hilfe des Griffes 2 hoch. Sodann führe man den zu beschreibenden Bogen so zwischen das Papiereinführungsblech 3 und die Schreibwalze 4, daß derselbe mit seiner ganzen Breite unten aufstößt, wobei der Briefkopf nach unten gegen das Einführungsblech 3 gewendet wird. Darauf drehe man einen der Walzenknöpfe 49 oder 21 und achte darauf, daß sich das Papier nach Verlassen der Walzen unter den Bügel 1 schiebt, worauf man diesen wieder herunterklappt.

Am oberen Rande des Papiereinführungsbleches (3) befindet sich ein verschiebbarer Anschlag (5), der an den linken Rand des Papieres herangerückt wird. Bei Einführung neuer Blätter achte man darauf, daß der linke Rand an diesen Anschlag stößt, um stets auf dieselbe Stelle zu kommen.

4. Geraderichten des Papieres.

Ist das Papier schief eingeführt, so löse man durch Vordrücken des Hebels 7 die Papierandruckrollen, worauf man das Papier frei bewegen und genau ausrichten kann. Hierdurch wird auch das Faltenbilden verhindert.

5. Einführung von gefalzten Bogen.

Um das lästige Knittern von gefalzten Bogen zu vermeiden, führe man diese so ein, daß der Falz möglichst weit nach links kommt und dadurch von den unter der Walze 4 liegenden Andruckrollen nicht mehr gefaßt wird.

6. Beschreiben von Postkarten.

Die beiden Nasen 26, unterstützt von den Gummirollen der Papierführung 1, drücken die Karte glatt an die Walze und ermöglichen so ein sicheres Beschreiben von Postkarten oder kleineren Zetteln bis zu den äußersten Rändern.

7. Randsteller.

Der Beginn des linken Randes wird durch den vorn links befindlichen Schieber 8 eingestellt. Man führe zu diesem Zwecke den Wagen mit dem eingespannten Papier soweit nach rechts, daß die Stelle, an welcher der erste Buchstabe der Zeile erscheinen soll, sich genau über der Mitte des Typenführungskopfes befindet. Das Verschieben geschieht leicht bei gleichzeitigem Druck von vorne auf die obere Klinke 27 (Fig. 6) des Randstellers. Der Wagen wird sich bei Beginn einer neuen Zeile sodann immer genau auf die gleiche Stelle selbsttätig einstellen. Will man jedoch ein Wort ausrücken, d. h. vor dem linken Rand zu schreiben beginnen, so kann man den Wagen unter gleichzeitigem Anheben der Klinke 9 über den eingestellten Rand hinausführen; 10 regelt in gleicher Weise den rechten Rand. Beim Schreiben ertönt sieben Buchstaben vor dem

Randsteller ein Glockenzeichen als Warnung. Ist der Randsteller erreicht, so tritt selbsttätig eine Sperrung der Tasten ein, die jedoch durch Anheben der Klinke 11 aufgehoben werden kann, so daß man weiterschreiben kann.

8. Tastatur.

Die Mercedes-Schreibmaschine wird mit derselben Tastatur geliefert wie fast alle bekannten erstklassigen Schreibmaschinen. Sie hat jedoch 45 Tasten, die durch Benutzung der Umschalt-Taste 90 Zeichen ergeben. Die Zahl 1 wird durch das kleine *l* ersetzt. Außerdem lassen sich noch verschiedene Zeichen durch Kombination herstellen, z. B. das Zeichen $ durch S und /, £ aus L und -, ç aus c und , usw. Vor Anschlag des ersten Zeichens drücke man in diesen Fällen die Zwischenraums-Taste (siehe diese unter 12) nieder und lasse sie erst los, wenn das ganze Zeichen geschrieben ist.

9. Tote Taste.

Auf den für fremde Sprachen eingerichteten Maschinen befindet sich eine sogenannte tote Taste, die die Zeichen ´ ` ^ " oder ~ trägt und bei deren Anschlag der Wagen im Gegensatz zu den übrigen Tasten stillsteht. Man schlage zuerst die tote Taste und dann den betreffenden Buchstaben an.

10. Zehnfinger-System.

Es ist wünschenswert, daß sich jeder Schreiber das Zehnfinger-System zu eigen macht.

Wer nur mit einigen Fingern tippt, wird niemals ein erstklassiger Schreiber sein und nicht im entferntesten die gleiche Leistungsfähigkeit erreichen, wie ein Zehnfinger-Schreiber. Dabei ist die Anstrengung beim „Tippen" außerordentlich groß und wird noch wesentlich erhöht

durch das fortwährende Hin- und Herirren der Augen zwischen der Vorlage, der Tastatur und dem Schriftstück. Die Nervosität vieler Maschinenschreiber und die Erschöpfung, die sie nach Beendigung ihrer Arbeit empfinden, sind nur auf das „Tippen" zurückzuführen. Zehnfinger-Schreiber können stundenlang arbeiten ohne die geringste Ermüdung.

Wer daher seine Nerven nicht vorzeitig aufreiben will und Interesse daran hat, seine Leistungsfähigkeit zu erhöhen und dadurch seine Einkünfte zu vermehren, der schreibe nach dem von uns herausgegebenen Lehrgang. Es empfiehlt sich auch für alte Schreiber dringend, nach dem Zehnfinger-System umzulernen.

Verlangen Sie nähere Angaben.

11. Umschaltung.

Will man große Buchstaben oder die auf den Tasten oben angegebenen Zeichen schreiben, so drücke man die eine der beiden Umschalt-Tasten 12 oder 13 nieder und bringe dann mit der anderen Hand die betreffende Type zum Anschlag. Die Umschalt-Taste darf nicht früher losgelassen werden, als bis die Type richtig angeschlagen ist. Will man die Umschaltung feststellen, d. h. dauernd mit großen Buchstaben schreiben, so drücke man eine der vor den Umschalt-Tasten 12 und 13 liegenden Tasten 14 vollständig nieder. Ein leichter Druck auf die Taste 12 oder 13 genügt, um den Wagen wieder in die Normalstellung zurückkehren zu lassen.

12. Zwischenraums-Taste.

Um zwischen den einzelnen Worten einen Zwischenraum herzustellen, bedient man sich der vor der Tastatur liegenden Zwischenraums-Taste 15. Sofort nach Beendigung jedes Wortes schlage man die Zwischenraums-Taste an, mache jedoch vor den Zeichen , ; und . keinen Zwischen-

raum. Um gesperrte Schrift zu erhalten, bedient man sich ebenfalls der gleichen Taste, indem man sie nach jedem Tastenanschlag niederdrückt.

13. Rücktaste.

Rechts neben der Tastatur befindet sich eine mit „R. T." bezeichnete Taste 16, die dazu dient, den Wagen bei jedesmaligem Drucke um einen Buchstabenzwischenraum zurückzuführen. Diese Taste soll ein schnelleres Korrigieren ermöglichen. Außerdem wird sie mit Vorteil angewandt beim Schreiben von Zahlenreihen in Verbindung mit dem Kolonnenfinder. Genaue Beschreibung hierfür ist in der Gebrauchsanweisung für die Tabulatormaschine enthalten. Beim Aufaddieren von Zahlenkolonnen drückt man sie zweimal nach jeder niedergeschriebenen Ziffer der von rückwärts her durch Addition der einzelnen Reihen erhaltenen Teilsummen.

14. Zeilenschaltung.

Die Einstellung auf die nächste Zeile geschieht selbsttätig beim Zurückschieben des Wagens durch den Hebel 17. Die gewünschte einfache, zweifache oder dreifache Zeileneinstellung erhält man durch entsprechende Einstellung des Hebels 18 auf 1, 2 oder 3 der daneben befindlichen Skala.

15. Schreiben auf vorgedruckten Linien.

Um auf bestimmten vorgedruckten Linien zu schreiben, kann man den Hebel 19 (Fig. 2) vordrücken und das Papier durch Drehen der Walze mit Hilfe der beiden rechts und links von der Anschlagstelle befindlichen Skalen 20 (Fig. 1) genau auf die Zeilenhöhe einstellen. Es ist aber zu beachten, daß bei späterem Zurückdrücken des Hebels 19 der erste Zeilenzwischenraum in der Regel nicht stimmen wird. Eine große Erleichterung für den Schreiber ist daher die an der Mercedes befindliche Vorrichtung des Walzen-

freilaufes (Stechwalze). Die Betätigung erfolgt durch Einwärtsdrücken des am linken Walzenknopfe (21) befindlichen kleinen vernickelten Knopfes (22), während gleichzeitig die Walze durch Drehen des rechten Walzenknopfes (49) auf die gewünschte Stelle gebracht wird. Durch einfaches Loslassen des vernickelten Knopfes tritt das Zeilenschaltrad wieder in Tätigkeit, d. h. die Zeilen können von der neuen Druckstelle ab in regelmäßigen Zwischenräumen fortgeschaltet werden. Der Hebel 19 wird bei Benutzung dieser Vorrichtung nicht zurückgedrückt. Es empfiehlt sich, die Stechwalze immer zu benutzen, wenn man auf vorgedruckten Linien zu schreiben hat, wie es häufig auch beim Einsetzen des Datums auf Briefköpfen nötig ist. Öftere Benutzung hat ferner die willkommene Folge, daß die Abnutzung der Walze gleichmäßiger, d. h. ohne Rillenbildung vor sich geht.

16. Bewegung des Wagens.

Will man den Wagen nach rechts bewegen, ohne eine neue Zeile einzustellen, so drücke man mit dem Daumen der rechten Hand gegen den Griff 23 (Fig. 1). Um den Wagen nach links zu führen, lege man ebenfalls den Daumen gegen den Griff 23 und drücke gleichzeitig mit dem Zeigefinger auf den Auslösehebel 24. Der Wagen ist sodann frei beweglich und kann durch Loslassen des Hebels 24 an jedem beliebigen Punkte angehalten werden.

17. Farbband.

Das Farbband liegt in zwei Spulen 28 und 29 (Fig. 2) rechts und links von der Walze und bewegt sich bei jedem Tastenanschlag selbsttätig um einen Schritt weiter, so daß mit jedem Anschlag eine neue Stelle des Farbbandes getroffen wird. Ist das Band von der einen Spule vollständig abgelaufen, so wickelt es sich von der vollen Spule wieder auf die leere auf, ohne daß der Schreiber irgend einen

Handgriff zu machen braucht oder im Schreiben gestört wird. Wünscht man jedoch das Band mit der Hand umzuschalten, so schiebe man die Kurbel 30 (Fig. 6) nach innen oder ziehe sie heraus. Das Band wird sich dann in der entgegengesetzten Richtung wie bisher aufwinden. Mit Hilfe der Kurbel 30 ist es auch möglich, das Farbband von Hand in beliebiger Richtung aufzuwickeln. Man verwende nur 16 mm breite Farbbänder!

18. Zweifarbenband.

Die Mercedes-Schreibmaschine ist mit Vorrichtung zum Schreiben in zwei verschiedenen Farben, z. B. schwarz und rot, ausgestattet. Links neben der Tastatur befindet sich die Taste 31 (Fig. 1), mit deren Hilfe die zweite Farbe durch leichtes Niederdrücken und Vorziehen der Taste eingeschaltet wird. Beim Schreiben werden sodann die Buchstaben die untere, z. B. die rote Hälfte des Farbbandes treffen. Wünscht man die erste Farbe wieder zu benützen, so genügt ein leichtes Zurückstoßen der Taste 31.

19. Schreiben von Wachsschablonen.

Das Einstellen der Maschine für Wachsarbeiten geschieht in der Weise, daß man die Zweifarbentaste Nr. 31 nach hinten drückt, wobei sie einschnappt. Zur Wiederherstellung der normalen Schrift genügt ein leichter Druck auf die erwähnte Taste, durch welchen diese wieder in ihre frühere Stellung zurückkehrt.

20. Auswechslung des Farbbandes.

Man stelle die Walze mit Hilfe der Knöpfe 13/14 hoch, fasse das Band rechts und links der Farbbandgabel an der oberen Kante, drücke diese nach unten und ziehe das Band schräg vorwärts aus der Gabel heraus. Alsdann hebe man die beiden Spulen ab und entferne das Band von denselben.

Beim Einsetzen des neuen Bandes verwende man immer wieder unsere Originalspulen.

Um ein neues Band einzuführen, befestige man das eine lose Ende desselben an dem an der Originalspule befindlichen Haken und winde es vollständig, und zwar nicht zu straff, auf diese auf; bei dem anderen Ende verfahre man in der gleichen Weise unter Benutzung der zweiten Originalspule. Sodann setze man beide Spulen so auf, daß sich das Band, wie auf Abbildung Nr. 3 erkennbar, auf beiden Seiten von innen heraus auf die Spulen aufwindet.

Es ist nicht zu übersehen, daß das Band um die kleinen Röllchen Fu 1 und Fu 2 (Fig. 3, 6 und 8) herumzulegen ist! Nunmehr fasse man das Band mittels der Pinzette und führe es in der umgekehrten Richtung, wie oben beschrieben, mit der unteren Kante zuerst, von vorne in die Farbbandgabel ein. Man betrachte sehr genau die Abbildungen 3 und 4 und besonders die Art der Durchführung des Bandes durch die Gabel. Man verwende nur 16 mm breite Farbbänder.

21. Verriegelung der Tasten.

Durch Herausdrehen des Knopfes 37 werden alle Tasten gesperrt, so daß auf der Maschine nicht geschrieben werden kann. Dies ist wesentlich, um eine Benützung der Maschine durch Unberufene zu verhindern.

22. Reinigung.

Es ist dringend zu empfehlen, die Maschinen jeden Tag früh oder abends gründlich mit Staubpinsel, Typenbürste und Putzlappen zu reinigen, ferner alle 7 bis 8 Wochen auch den gesamten inneren Mechanismus, insbesondere diejenigen Stellen, an denen sich mit Vorliebe Radierstaub und Schmutz sammeln.

Diese gründliche Reinigung ist bei anderen Maschinen fast unmöglich, bei der M e r c e d e s-Schreibmaschine infolge

ihrer Konstruktion dagegen mit Leichtigkeit zu bewerkstelligen. Man hat nur nötig, zu diesem Zwecke die Maschine mit wenigen Handgriffen, wie nachstehend beschrieben, auseinanderzunehmen.

23. Zerlegbarkeit der Mercedes.

a) Herausnehmen des Typenkorbes.

Man drücke eine der Tasten 14 nach unten und stelle sie fest, desgleichen die Zwischenraums-Taste (15), indem man sie durch gleichzeitiges Hineindrücken des Knopfes 15a am Wiederhochgehen verhindert, und löse die an beiden Seiten der Maschine befindlichen Schrauben 37. Außerdem nehme man die Tastenknöpfe 16 und 31 ab. Der Korb steht jetzt frei in der Maschine und kann nach vorn gezogen werden, was durch Angreifen an den Seitenteilen 38a (Fig. 5) geschehen soll. Durch leichtes Kippen und Anheben (s. Fig. 2) wird er vollends aus dem Rahmen entfernt. Bei herausgenommenem Korbe sind alle Teile zugänglich.

Das Wiedereinsetzen geschieht in umgekehrter Reihenfolge, wobei vor allem darauf zu achten ist, daß die unteren Führungsteile 38 des Typenhebelkorbes in die dazu gehörigen im Rahmen befindlichen Führungsnuten 39 eingreifen, und daß die Schrauben 37 wieder angezogen werden.

b) Abnehmen des Wagens.

1. Bei Papierführung „B".

Um den Wagen abzunehmen, führe man ihn nach links, genau wie in Absatz 16 beschrieben, und drücke gleichzeitig die Klinke 11 des rechten Randstellers hoch, damit der Wagen die Arretierung passieren kann. Danach drücke man von unten gegen den kleinen Hebel 41 (Fig. 2 und 6) und ziehe den Wagen nach links heraus. Bei alledem soll die Umschalte-Taste 13 in Normallage sein. Sobald der Wagen den Hebel 41 passiert hat, lasse man die Taste 24 los. Bei abgenommenem Wagen liegt auch der Rollenkäfig 42 frei.

Beim Wiedereinsetzen des Wagens achte man zunächst darauf, daß die am Rollenkäfig 42 befindliche Verzahnung 42a vorne liegt und senkrecht nach oben gerichtet ist und sich direkt über der Zahnstange 44 (Fig. 5) befindet, ferner daß der Rollenkäfig 42 links an der Anschlagschraube 43 (Fig. 8) anstößt. Man führe nun die am Wagen befindliche Schiene 45 (Fig. 6) unter die Nute 46 und schiebe den Wagen mit der linken Hand auf die Maschine auf, indem man mit der rechten Hand den Rollenkäfig nach links gedrückt festhält, bis er von der hinteren Lauffläche des Wagens verdeckt wird. Dabei muß der untere Teil der Klaue 47 (Fig. 2) den vorspringenden Teil der Schiene 48 (Fig. 6) umgreifen, um dem Wagen auch vorne sichere Führung zu geben.

2. Bei Papierführung „C" ist in gleicher Weise zu verfahren, nur muß vor dem Abnehmen des Wagens der rechte Papierhalter 58 nach rechts abgezogen werden; nach dem Wiederaufsetzen des Wagens ist er an seinen ursprünglichen Platz wieder aufzuschieben.

Das Abnehmen des Wagens ist für die Reinigung nicht nötig.

c) Herausnehmen der Schreibwalze.

Man halte die Walze fest, drücke den Freilaufknopf hinein und drehe gleichzeitig den linken Walzenknopf heraus. Hierauf löse man den rechten Walzenknopf und drücke dann die Walze etwas nach rechts und nach vorne heraus. Beim Wiedereinsetzen der Walze, welches sinngemäß in umgekehrter Reihenfolge geschieht, beachte man, daß die mit dem erhöhten Kranz 50 (Fig. 5) versehene Seite der Walze nach links kommt, und daß dieser Kranz sowie die an der rechten Walzenseite befindliche Aussparung genau auf die entsprechenden Kuppelungsglieder 51 treffen.

d) Auswechseln der Typenhebel.

Die einzelnen Typenhebel sind, ähnlich wie bei bisher bekannten Maschinen, auswechselbar, doch läßt sich dies

leichter und einfacher als bei anderen Maschinen am herausgenommenen Korbe der Mercedes vornehmen. Man macht den Typenhebel in seinem Lager frei, indem man den rückwärts am Typenkorb befindlichen Universalbügel leicht anhebt. Nun drückt man die zu dem Typenhebel gehörige Taste, faßt den dadurch aufsteigenden Typenhebel, hebt ihn in seinem Lager hoch und zieht ihn nach vorn heraus. Er hängt jetzt noch durch den Gleitniet mit dem Antriebshebel zusammen und kann leicht auch von diesem getrennt werden. Beim Wiedereinsetzen drückt man zunächst die zugehörige Taste, hängt den Typenhebel in den Gleitniet des Antriebshebels und drückt den Typenhebel in seinen Lagerschlitz ein, wo er selbsttätig wieder in die richtige Lage einschnappt, ohne daß es nötig wäre, den Universalbügel zu berühren. Bei festgeschraubtem Typenkorbe sind die Mercedes-Hebel gegen Herausnehmen und Herausschleudern absolut gesichert, was einen großen Vorteil gegenüber anderen Maschinen bedeutet, da es die Sicherheit des Arbeitens erhöht.

Das Herausnehmen der Typenhebel ist jedoch nur dann nötig, wenn eine Auswechslung vorgenommen werden soll, sonst lasse man die Typenhebel an ihrem Platz.

24. Ölen.

Es ist zweckmäßig, die Teile der Maschine, welche am meisten der Reibung ausgesetzt sind, alle 8—14 Tage zu ölen (genau wie bei jeder anderen Maschine, die auf die Dauer ohne Öl ebenfalls nicht arbeiten kann). Man öle dabei sparsam, am besten mit einer Geflügelfeder oder mit einem Pinsel, nicht mit dem Ölkännchen, und zwar hauptsächlich die Verbindungsstellen der Tastenhebel mit den aufrechtstehenden Zwischenhebeln bei Schlitz 52 (Fig. 7).

Man unterlasse jedoch jegliche Ölung am Typenhebel selbst, d. h. bei 54, weil dadurch in Verbindung mit etwaigem Radierstaub Verharzung und Ver-

schmutzung der Schlitze, in denen die Typenhebel gelagert sind, eintreten würde, worunter die Schreibschnelligkeit leidet. Man vermeide ferner jede Ölung an den Sperrklinken der Tastensperre bei 54. Man öle sparsam:

die Lagerung des Schalträdchens 55 (Fig. 8),
die Lagerung des runden Gehäuses der Wagenzugfeder 56,
die Lagerungen des Farbbandmechanismus 57,
die Lagerung der vorderen Wagenlaufrolle,
das hintere Rollenlager des Wagens 42,
die Schreibwalzenlager und die Lager aller übrigen vielbewegten Teile der Maschine, die man leicht erreichen und am besten erkennen kann, wenn man nach Zerlegung der Maschine die Zwischenraums- und Umschalt-Tasten bewegt.

Das Öl darf aber keinesfalls in Berührung mit irgendwelchen Gummiteilen kommen, weil es diese zerfrißt.

Wo angängig, geben wir oder unsere Vertreter aber auch Reinigungs-Abonnements aus. Die Maschinen werden dann monatlich gereinigt, nachgesehen und geölt. Diese Abonnements empfehlen sich besonders in solchen Fällen, wo die Schreiber zu wenig Zeit haben, um eine gründliche Reinigung vorzunehmen. Die tägliche Reinigung sollte trotzdem nie unterlassen werden.

25. Schutzkasten.

Um das Verstauben der Maschinenteile zu vermeiden, ist es nötig, die Maschine, wenn sie nicht benutzt wird, stets mit dem Schutzkasten oder mit der beigegebenen Haube zu bedecken.

26. Allgemeines.

Genaue Befolgung der vorstehenden Anweisung sollte sich jeder Schreiber unbedingt zur Pflicht machen!

Die Fabrik übernimmt keine Garantie, wenn durch Nichtbeachtung der Vorschriften oder unrichtige Behandlung die Funktion gestört wird, ebenso wenn die Maschine verstellt und an derselben herumgeschraubt wurde, ferner wenn von der Fabrik nicht beauftragte Reparateure an derselben Eingriffe vorgenommen haben. Man versuche auch nicht, die Folgen schlechter Instandhaltung durch starke Anspannung der Wagenfeder zu verdecken. Wenn die Maschine gut gereinigt und richtig geölt wird, wird sie auch dem schnellsten Schreiber genügen. Sie wird vor Versand von geschulten Fachleuten in allen Teilen auf das genaueste geprüft, so daß es für den Käufer ausgeschlossen ist, etwas daran zu verbessern. Sollte trotzdem die Funktion der Maschine durch unrichtige Behandlung oder durch einen Unfall gestört sein, so setze man sich sofort mit der Fabrik oder dem zuständigen Vertreter in Verbindung.

.....

Tabulator-Maschinen.

Gebrauchsanweisung nebst Erklärung der Vorteile dieser Spezialmaschinen stellen wir auf Wunsch zur Verfügung.

.....

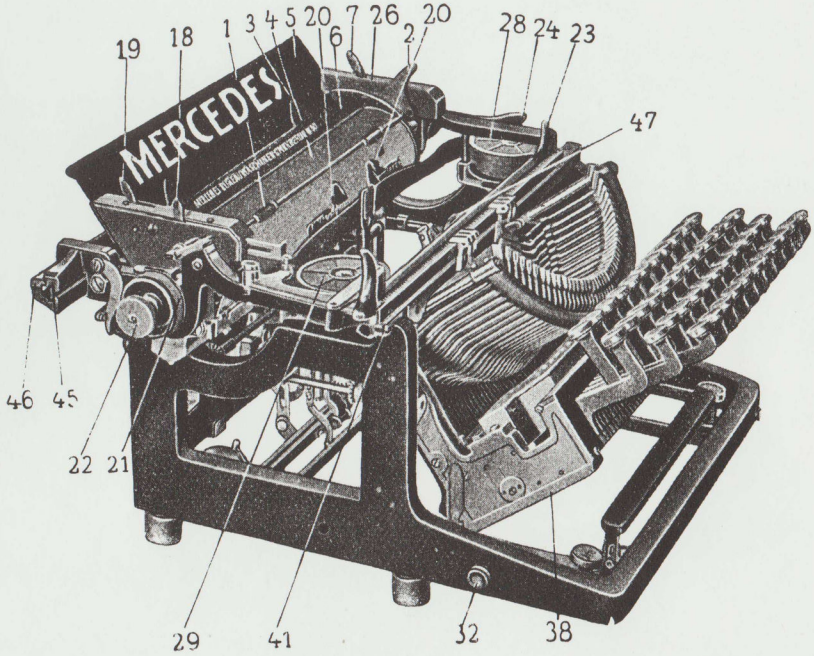


Fig. 2.

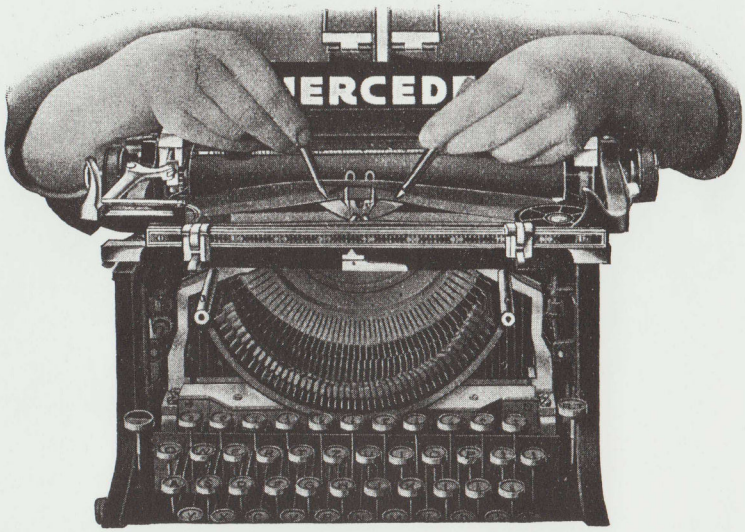


Fig. 4.

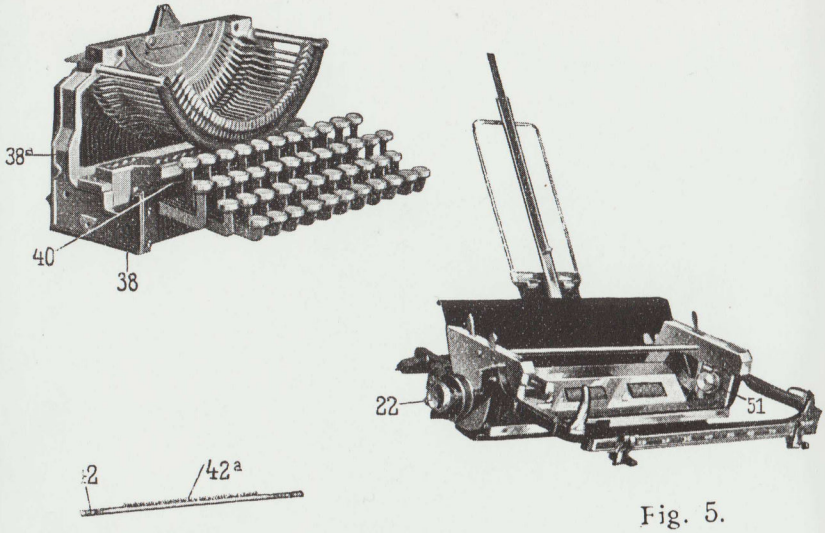
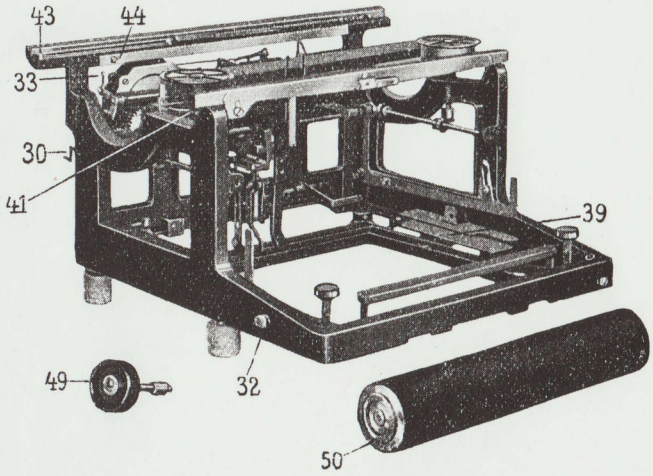


Fig. 5.



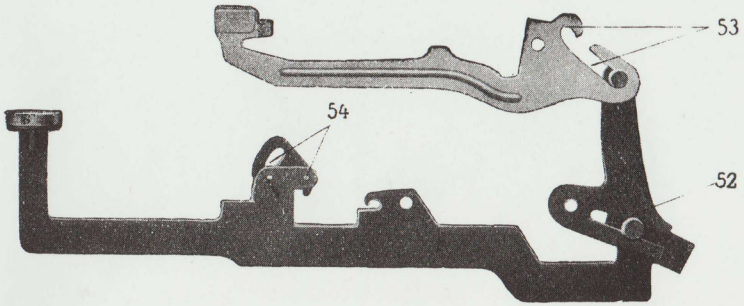


Fig. 7

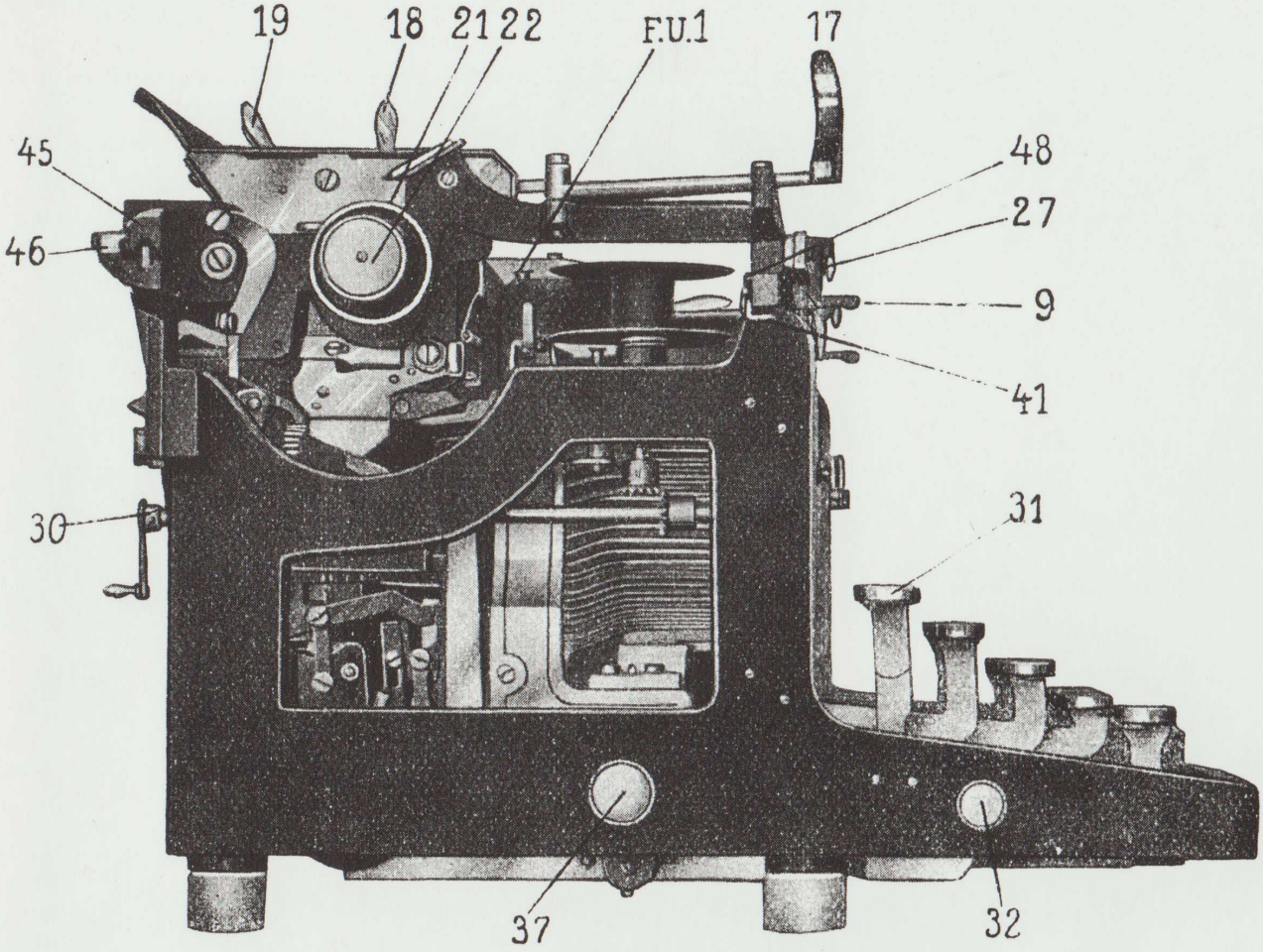

19
18
21
22
F.U.1
17
45
48
46
27
9
41
30
31
37
32

Fig. 6.

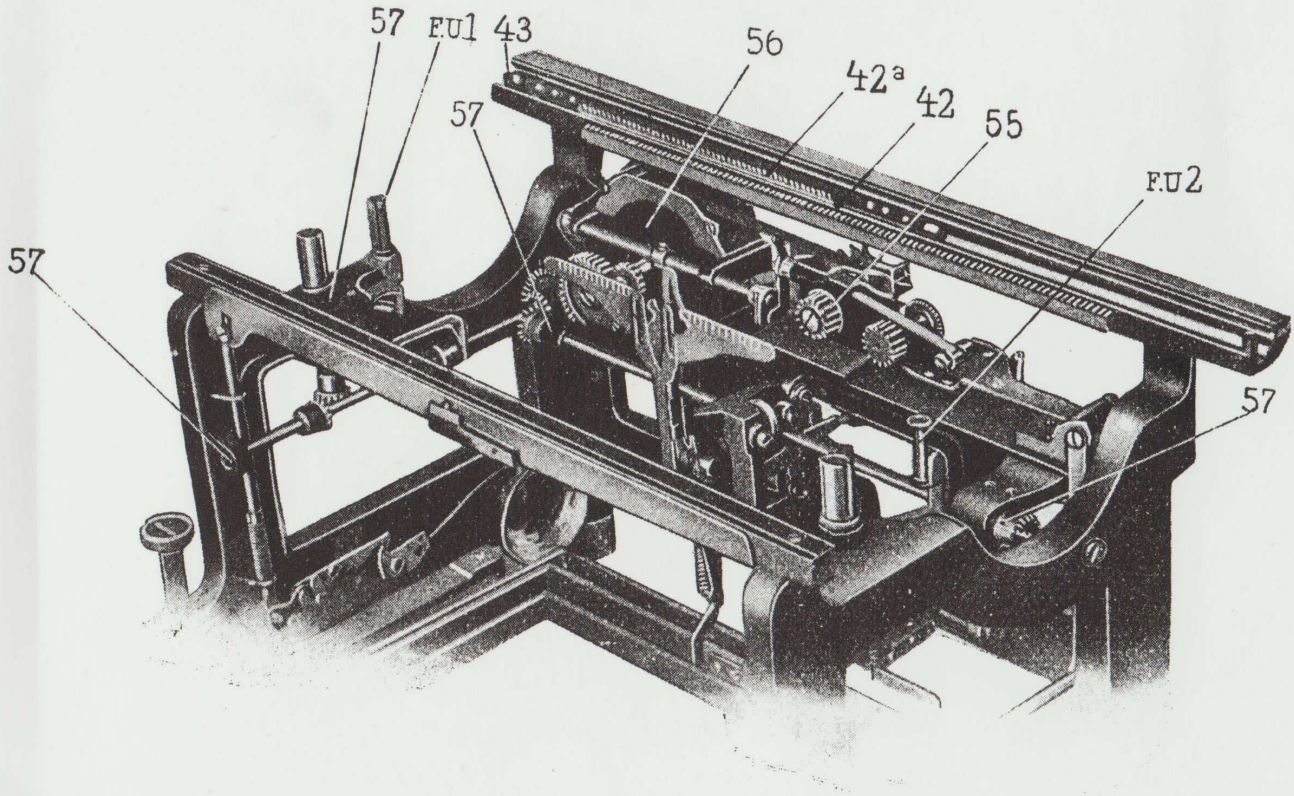

57
F.U1
43
56
42ª
42
55
57
F.U2
57
57

Fig. 8.